Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015

30 175 Luchtkwaliteit

Nr. 220 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2015

Met de kwaliteit van de lucht zijn we op de goede weg. Wanneer het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) op 1 januari 2017 afloopt, zullen we vrijwel overal voldoen aan de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10). Omdat zoals bekend ook gezondheidseffecten onder de norm optreden, blijft de inzet gericht op een verbetering van de luchtkwaliteit. Bronbeleid staat daarin centraal. Daarnaast is het streven erop gericht om in samenwerking met de grote steden en andere stakeholders te bezien op welke manier verdere verbetering van de luchtkwaliteit mogelijk is. In het najaar zal hier overleg over plaatsvinden. Over het belang van schone en gezonde lucht en daarbij behorende maatregelen hebben we de afgelopen tijd met elkaar gesproken en zijn er in de verschillende overleggen moties aangenomen. In deze brief wordt aangegeven op welke wijze de moties zullen worden uitgevoerd, worden de toezeggingen gestand gedaan en wordt ook de voortgang van een aantal onderwerpen gemeld.

Voertuigemissies

Door de komst van volledig elektrische en semi-elektrische voertuigen is het wagenpark geleidelijk aan het veranderen. Deze overgang draagt bij aan de vermindering van CO_2-uitstoot, het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van geluidsoverlast. In 2020 zal naar verwachting nog maar een paar procent van het totale wagenpark bestaan uit voertuigen met een elektrische aandrijving. Daarom zal, net zoals afgelopen jaren, de komende jaren mijn aandacht blijven uitgaan naar het terugdringen van schadelijke emissies van conventionele voertuigen. Daarbij ligt het accent bij bestaande en nieuwe dieselvoertuigen.

<u>Terugdringen emissies van stikstofoxiden (NO_x)</u>

Het is van groot belang ervoor te zorgen dat dieselvoertuigen in de praktijk net zo schoon zijn als op papier. Om dit te onderzoeken voert TNO

kst-30175-220
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu metingen uit naar de emissies van voertuigen in de praktijk. Uit dit onderzoek komt naar voren dat schadelijke emissies van voertuigen met een verbrandingsmotor de afgelopen jaren fors zijn afgenomen. Dit komt vooral doordat autofabrikanten bij nieuwe dieselvoertuigen standaard een roetfilter monteren.
In de brieven van 10 juli en 22 oktober 2014 (Kamerstuk 31 209, nrs. 165 en 167) is gemeld dat zware vrachtauto's, distributietrucks en stadsbussen met de introductie van de Euro-VI norm flink schoner zijn geworden. Daarbij is de kanttekening geplaatst dat de NO_x-emissies van de geteste Euro-VI dieselbus gevoelig zijn voor rijomstandigheden met een langdurig lage motorbelasting. Hiervan is sprake bij het typische rijpatroon van een stadsbus: snelheden tot maximaal 40 à 50 km per uur en veelvuldig stilstaan met stationair draaiende motor voor verkeerslichten of om passagiers te laten in- en uitstappen. Daarom is besloten dat concessieverleners op kosten van het ministerie door TNO een praktijktest voor een Euro-VI dieselbus kunnen laten uitvoeren. De uitkomst van zo'n test kunnen zij gebruiken bij de beoordeling van de inzet van bussen of voor het stellen van aanvullende eisen bij de concessie.

De conclusie van het onderzoek naar nieuwe dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's[1] is dat deze auto's de afgelopen decennia voor wat betreft de uitstoot van NO_x nauwelijks schoner zijn geworden. De uitstoot van stikstofoxiden is in de praktijk vaak wel tot vijf à zes keer hoger dan de typekeuringsnorm. Ook bij een gemeten diesel plug-in auto bleek de NO_x-uitstoot gemiddeld erg hoog. Dat de schadelijke uitstoot van stikstofoxiden door dieselauto's hoger uitvalt dan de Europese norm komt doordat fabrikanten dieselauto's zo instellen dat ze bij de test in het laboratorium aan de norm voldoen, maar bij rijomstandigheden in de praktijk flink meer uitstoten. Uit het onderzoek blijkt dat het technisch mogelijk is om ook onder praktijkomstandigheden tot lage NO_x-emissie te komen. Autofabrikanten kiezen daar echter niet voor en worden er door de huidige Europese testprocedure ook niet toe gedwongen.

Om de praktijkuitstoot van NO_x terug te brengen, is het daarom noodzakelijk dat als onderdeel van de Europese typekeuring een nieuwe test wordt ingevoerd waarin de uitstoot in de praktijk wordt gemeten. Een belangrijk succes op dit terrein is dat op 19 mei jl. in Brussel overeenstemming is bereikt over de nieuwe zogenaamde Real Driving Emisson Test (RDE-test). Deze test, waarbij met mobiele apparatuur op de openbare weg wordt gemeten, moet een waarborg gaan bieden dat de praktijk NO_x-uitstoot van dieselpersonenauto's en bestelauto's op het niveau van de Euro-6 norm komt te liggen.

De details van deze nieuwe test worden de komende maanden verder uitgewerkt. Het is de bedoeling van de Europese Commissie dat de nieuwe RDE-testprocedure eind 2017 ingaat. Eind 2018 moet de nieuwe test voor alle nieuwe auto's verplicht worden. De volgende stap is het vaststellen van de limietwaarde(n) voor de nieuwe test. In Brussel tekent zich draagvlak af voor een gefaseerde invoering van de RDE-testprocedure. Hierbij zou bij de introductie van de nieuwe RDE-test in 2018 eerst een relatief milde norm van toepassing worden en later (2020/2021) een scherpere norm. Inzet van Nederland is dat direct al in 2018 een scherpe norm voor de RDE-test gaat gelden. Onderzoek van TNO laat zien dat er nu al dieselpersonenauto's worden verkocht die aan een scherpe RDE-norm zouden voldoen.

---

[1] Zie: https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/leefomgeving/mobility-logistics/schone-mobiliteit/uitstoot-van-stikstofoxiden-en-fijnstof-door-dieselvoertuigen/

Tegengaan van het verwijderen van roetfilters

Roetfilters zijn een zeer effectief middel om de uitstoot van vooral de allerkleinste fijnstofdeeltjes in uitlaatgassen van dieselauto's te verminderen. Uit recent TNO-onderzoek[2] naar de instroom, uitstroom en samenstelling van het Nederlandse personenautowagenpark blijkt dat op 1 januari 2015 ongeveer 60% van alle dieselpersonenauto's een roetfilter had. Doordat oude dieselauto's geleidelijk uit het wagenpark zullen verdwijnen en plaats zullen maken voor nieuwere dieselauto's met roetfilter, zal dit percentage de komende jaren stijgen en daarmee de luchtkwaliteit verbeteren. Het probleem is echter dat sommige mensen een affabriek roetfilter laten verwijderen. Dat heeft een grote impact op de volksgezondheid. Daarom heb ik tijdens het AO Leefomgeving op 26 februari toegezegd dat ik de Kamer voor de zomer zou informeren over de maatregelen die ik ga nemen om het verwijderen van roetfilters tegen te gaan.

Op basis van een indicatieve steekproef blijkt bij circa 5 tot 7 procent van de dieselpersonenauto's met affabriek roetfilter het filter te zijn verwijderd. Dit probleem speelt niet alleen in Nederland. Ook in het Verenigd Koninkrijk en Duitsland is het verwijderen van roetfilters als probleem geïdentificeerd. Dit is een onacceptabele ontwikkeling. Controle in de APK acht ik de beste manier om het gesignaleerde probleem aan te pakken. Ook het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zien dit als de beste oplossing. Om de werking van affabriek roetfilters te controleren, moet de huidige APK-roetmeting worden aangepast. Ik zal TNO opdracht gegeven om samen met de RDW te bezien hoe de APK zodanig kan worden aangepast dat voertuigen waarvan het roetfilter is verwijderd de keuring niet langer kunnen doorstaan. Dit onderzoek zal in de tweede helft van 2015 worden uitgevoerd. In het eerste kwartaal van 2016 zal ik uw Kamer over de resultaten van het onderzoek berichten. De verdere planning is dat de gekozen APK-roetfiltertest in de loop van 2016 in de praktijk zal worden getest bij een aantal geselecteerde garagebedrijven en keuringsstations, waarna verdere besluitvorming zal plaatsvinden.

Naast de aanpak van het verwijderen van roetfilters door een daarop gerichte controle in de APK wordt onderzocht wat nodig is om effectief te kunnen optreden tegen de bedrijven die roetfilters verwijderen en daarmee adverteren.

Motie Ceregek over stimuleren elektrische scooters

Met de motie Cegerek *c.s.* (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 32) wordt verzocht om de mogelijkheden te benutten om ondernemers via onder andere voorlichting actiever te wijzen op de mogelijkheden om via de MIA en de Vamil een elektrische scooter aan te schaffen. Tevens wordt in de motie verzocht om te zoeken naar mogelijkheden om particulieren te stimuleren tweetaktscooters in te laten ruilen voor elektrische scooters. Tijdens het AO Leefomgeving van 26 februari 2015 heb ik aangegeven om voor de zomer te komen met een plan van aanpak voor het stimuleren van elektrische scooters.

Ik deel de mening van uw Kamer dat de rijksoverheid een rol kan spelen bij het stimuleren van het gebruik van e-scooters. Dat gebeurt al via de mogelijkheden die de MIA/Vamil biedt voor de aanschaf van e-scooters voor zakelijk gebruik. Ik zie echter ook graag dat bedrijven nog meer gebruik maken van deze mogelijkheid. Op mijn verzoek werkt de

[2] https://www.tno.nl/nl/aandachtsgebieden/leefomgeving/mobility-logistics/schone-mobiliteit/nederlands-wagenpark-onderhevig-aan-veranderingen/

Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) een plan uit om de mogelijkheden beter onder de aandacht van bedrijven te brengen. Daarnaast is een aantal sectorpartijen verzocht om mee te denken over mogelijke manieren om de autonome trend van het schoner worden van scooters in Nederland te versnellen.

Tegen de achtergrond van het autonoom schoner worden van brom- en snorfietsen als gevolg van aangescherpte regelgeving is een aantal opties overwogen dat hierin een versnelling zou kunnen bewerkstelligen. Uit gesprekken met de sector is duidelijk geworden dat een generieke financiële impuls naar verwachting niet effectief is om de overgang naar e-scooters te versnellen. De meest kansrijke optie is betere voorlichting aan consumenten. Samen met de sector zal een campagne worden ontwikkeld, gericht op het wegnemen van de vooroordelen over en het benadrukken van de voordelen van elektrische scooters. Hierbij wordt gebruik gemaakt van ervaring met eerdere campagnes en zal samenwerking met de grote steden worden gezocht.

Motie Cegerek/Van Veldhoven: nieuw smogalarm

In de motie Cegerek/Van Veldhoven (Kamerstuk 34 000-XII, nr. 31) wordt gevraagd het smogalarm zodanig vorm te geven dat mensen met luchtwegaandoeningen echt tijdig gewaarschuwd worden en daarbij zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de ons omringende landen. De smogwaarschuwing is tevens aan de orde geweest in het debat met uw Kamer over de modernisering van het milieubeleid op 10 september 2014. Door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) is recent het rapport «Luchtkwaliteitsindex. Aanbevelingen voor de samenstelling en duiding» gepubliceerd. Dit rapport dient als basis voor de ontwikkeling van een nieuw smogalarm.

Het RIVM heeft op mijn verzoek een advies uitgebracht over de manier waarop het waarschuwingssyteem opgepakt kan gaan worden. Het RIVM heeft in dit advies een aantal aanbevelingen gedaan dat de informatievoorziening aan en waarschuwing van het publiek verbetert. Zo is het advies van het RIVM om naast de concentraties ozon en stikstofdioxide (NO_2) ook de concentraties fijn stof (PM10) te laten zien. Dit is met name zeer relevant voor mensen met een luchtwegaandoening. In Nederland zou – net als in België – bij 70 g/m^3 PM10 gewaarschuwd moeten worden, in plaats van bij de huidige waarschuwingsdrempel van 200 g/m^3. De adviezen worden door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overgenomen en door het RIVM verwerkt in de publiekscommunicatie. De bevolking wordt vooral geïnformeerd via de website van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (www.lml.rivm.nl), Teletekstpagina 711 en sinds 2013 via een applicatie («app») voor de smartphone of tablet.

Het is een goede zaak dat de vernieuwde «smogapp» deze zomer wordt gelanceerd. In deze app krijgt iedereen de mogelijkheid om een advies te ontvangen over de luchtkwaliteit in zijn of haar eigen buurt, waarbij tevens aparte adviezen voor kwetsbare groepen kunnen worden gegeven. Ruim een miljoen Nederlanders heeft last van luchtwegaandoeningen. Onder andere voor deze groep kan de nog verder verbeterde informatie uit de app extra handelingsperspectief bieden.
Ook de informatie op de website en op de Teletekstpagina zullen overeenkomstig het advies van RIVM worden aangepast.

Betere informatievoorziening over houtstook

Het stoken van hout in houtkachels, haarden en open vuur leidt vooral lokaal tot problemen met de luchtkwaliteit. Ongeveer 10% van de

Nederlandse bevolking ondervindt hiervan hinder. Veel klachten van burgers komen uiteindelijk terecht bij de gemeenten. Het Rijk biedt gemeenten op een aantal manieren ondersteuning bij het terugdringen van de overlast door houtrook.

Voor nieuwe kachels geldt een productbeleid. Dat wil zeggen dat alleen toestellen op de markt mogen worden gebracht die aan typekeuringseisen voldoen. In oktober 2014 is in Brussel een voorstel van de Europese Commissie aangenomen om in het kader van de Ecodesign richtlijn de Europese eisen voor houtkachels flink aan te scherpen. Met de houtkachelbranche zal ook de mogelijkheid worden bekeken om tot een green deal te komen.

De overlast door houtstook wordt echter niet alleen bepaald door de technische eisen aan de stookinstallatie, maar ook door het stookgedrag van burgers. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft daarom, samen met het Longfonds, gemeenten en GGD, burgergroeperingen, de kachelbranche en kennisinstituten, het initiatief genomen tot de oprichting van een Platform Houtstook. Doel van het platform is alle maatschappelijke actoren bij elkaar te brengen om (onder andere via een website) kennis te verzamelen en uit te wisselen over hoe de overlast van houtstook kan worden beperkt.

Vanuit het ministerie zal het initiatief worden genomen om samen met betrokken partijen in het Platform Houtstook te komen tot een (digitale) folder: een filmpje waarmee de belangrijkste feiten over de gezondheidsrisico's van houtstook uiteen worden gezet en ook tips worden gegeven om de overlast van houtstook zoveel mogelijk te beperken. Verder zal samen met de partners bezien worden welke mogelijkheden er zijn om kopers van kachels en haarden te adviseren over de aanschaf van schone kachels en over de juiste manieren van stoken.

Samenwerking met steden

Het programma «Slimme en Gezonde Stad» is opgericht om samen met steden en andere relevante partijen in coalitieverband aan de slag te gaan met het verder verbeteren van de leefkwaliteit met de focus op luchtkwaliteit en vermindering van geluidshinder. In het programma is het streven naar een gezonde leefomgeving zoals verwoord in mijn brief «Modernisering Milieubeleid» (Kamerstuk 28 663, nr. 55) leidend. Onderzoek, innovaties, kennisuitwisseling en *best practices* worden in netwerkverband gedeeld en verder gebracht en coalities worden gevormd. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hierin een faciliterende rol. Met de gemeenten Eindhoven, Rotterdam en Nijmegen vinden hiertoe gesprekken plaats.

Tenslotte wordt in het kader van Actieplan Luchtkwaliteit samen met de zeven grote steden bezien worden welke aanvullende maatregelen er nog nodig zijn om de grenswaarden te halen en om de gezondheid verder te verbeteren. In de zomer zal een bestuurlijk overleg plaatsvinden met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Den Haag, Eindhoven, Nijmegen en Arnhem. Nadat het overleg heeft plaatsgevonden, zult u zo spoedig mogelijk over de uitkomsten daarvan worden geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld